

# Kieler Werkstücke

Reihe F:

Beiträge zur osteuropäischen Geschichte

Herausgegeben von  
Rudolf Jaworski und Ludwig Steindorff

Band 9



PETER LANG

Frankfurt am Main · Berlin · Bern · Bruxelles · New York · Oxford · Wien

Martin Aust  
Ludwig Steindorff  
(Hrsg.)

## Russland 1905

Perspektiven auf die  
erste Russische Revolution



PETER LANG

Internationaler Verlag der Wissenschaften

## **Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <<http://www.d-nb.de>> abrufbar.

### Umschlagabbildung:

Siegel der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel.

Die Universität Kiel trägt ihren Namen nach ihrem Gründer, dem Herzog Christian Albrecht von Schleswig-Holstein-Gottorf, der sie im Jahre 1665 – nur sieben Jahre nach dem Ende des Dreißigjährigen Krieges – für sein Herzogtum ins Leben rief.

An diese Zeit erinnert auch ihr Siegel:

Es zeigt eine Frauengestalt mit einem Palmenzweig und einem Füllhorn voller Ähren in den Händen,  
die den Frieden versinnbildlicht.

Das Siegel trägt die Unterschrift: Pax optima rerum  
(Frieden ist das höchste der Güter).

Abdruck mit freundlicher Genehmigung der  
Christian-Albrechts-Universität zu Kiel.

Gedruckt auf alterungsbeständigem,  
säurefreiem Papier.

ISSN 0937-437X

ISBN 978-3-631-55990-1

© Peter Lang GmbH

Europäischer Verlag der Wissenschaften

Frankfurt am Main 2007

Alle Rechte vorbehalten.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Printed in Germany 1 2 3 4 6 7

[www.peterlang.de](http://www.peterlang.de)

## Kommunikation und Raum im Jahr 1905. Die Eisenbahn in Krieg und Revolution

von Frithjof Benjamin Schenk

### 1. Einleitung

Mit dem Schlagwort „Russland im Jahre 1905“ werden in der Regel zwei herausragende historische Ereignisse bzw. Ereigniskomplexe verbunden, die für den weiteren Verlauf der russischen Geschichte im 20. Jahrhundert wichtige Weichenstellungen markieren: der russisch-japanische Krieg, den Forscher mittlerweile auch als „World War Zero“ bezeichnen,<sup>1</sup> sowie die erste russische Revolution, die zur Einführung der konstitutionellen Monarchie in Russland führte. Die zeitliche Nähe bzw. Überschneidung der beiden Ereigniskomplexe hat bereits die Zeitgenossen dazu veranlasst, über den Zusammenhang von Krieg und Revolution nachzudenken. Sergej Witte, in seiner Funktion als Finanzminister und erster Ministerpräsident des Russländischen Reiches einer der wichtigsten Protagonisten des politischen Lebens dieser Epoche, verband rückblickend in seinen Memoiren den Ausbruch des russisch-japanischen Krieges mit jener innenpolitischen Entwicklung, die im sogenannten „Blutsonntag“, dem Generalstreik des Oktobers 1905, in der Verkündung des Oktobermanifests durch Nikolaus II. und in den Unruhen des Winters 1905/06 kulminierte. Zum Februar 1904 hielt er in seinen Memoiren fest: „Es begann eine entsetzliche Zeit. Der unglücklichste der unglücklichen Kriege und sodann als nächste Folge davon – die Revolution [...]“. <sup>2</sup>

Auch zahlreiche Wissenschaftler, die sich heute mit zeitlichem Abstand mit den Ereignissen der Jahre 1904-1906 befassen, sind von der Frage nach den Zusammenhängen von außen- und innenpolitischer Entwicklung im Zarenreich in dieser Ära fasziniert. Dabei hat es den Anschein, dass vor allem jene Historiker, die sich in ihren Arbeiten mit den *außenpolitischen* Entwicklungen und dabei insbesondere mit der Geschichte des russisch-japanischen Krieges befassen, auch nach der Bedeutung dieser Prozesse für die Vorgeschichte der Revolution von 1905/06 fragen. Während sich die klassischen Arbeiten zur Revolutionsgeschichte auf die ökonomische, soziale und politische Entwicklung im Inneren Russlands konzentrieren und v.a. die Rolle der Arbeiterschaft in den

<sup>1</sup> John W. Steinberg u.a. (Hg.), *The Russo-japanese War in Global Perspective*, Leiden 2005.

<sup>2</sup> Graf Sergej Ju. Witte, *Vospominanija. Carstvovanie Nikolaja II*, Berlin 1922, Bd. 1, S. 262. Dt. Übersetzung zit. nach: Graf Witte, *Erinnerungen*. Mit einer Einleitung von Prof. Otto Hoetzsch, Berlin 1923, S. 160. - Auch für Lenin, der nach dem Fall von Port Arthur am 20. Dezember 1904 öffentlich für den Sieg der Japaner plädierte, standen Krieg und Revolution in einem unmittelbaren Zusammenhang. Für ihn hatte der Kampf der japanischen Bourgeoisie gegen die russische Autokratie progressive Bedeutung. Er setzte darauf, dass die Niederlage des Zarismus zu einem Sieg des Proletariats in einem „neuen gewaltigen Krieg“ für die Freiheit führen werde. Vgl. dazu: Dietrich Geyer, *Der russische Imperialismus. Studien über den Zusammenhang von innerer und auswärtiger Politik 1860-1914*, Göttingen 1977, S. 174-175. Dort gestützt auf: V.I. Lenin, *Der Fall von Port Arthur*, in: LW 8, S. 34ff.

Aufständen dieser Jahre erforschen,<sup>3</sup> spielt die Frage nach der Bedeutung des Krieges im Fernen Osten für die Genese der Revolution in Untersuchungen zur Außenpolitik des Zarenreiches und zum Krieg gegen Japan mittlerweile eine wichtige Rolle.

In welcher Hinsicht und in welchem Maße der Krieg die Revolution bedingte oder förderte, ist in der Forschung jedoch umstritten. Dietrich Geyer hat in seinem Standardwerk über den russischen Imperialismus aus dem Jahr 1977 den Krieg gegen Japan als „Hebel der Revolution“ bezeichnet.<sup>4</sup> Auch Jan Kusber, der sich in seiner Dissertation eingehend mit den ökonomischen Folgen des russisch-japanischen Krieges, mit den finanziellen Belastungen des Konfliktes für das Regime und mit den Umbrüchen in Gesellschaft und Militär in Russland der Jahre 1904-1906 befasste, sind Krieg und Revolution als „Ereignisse untrennbar miteinander verbunden“.<sup>5</sup> Ian Nish, einer der besten Kenner der Geschichte des russisch-japanischen Krieges schränkt in seiner Diagnose zwar ein, dass die Revolution von 1905 eine gut zehnjährige Vorgeschichte hatte und dass ihr Ausbruch nicht vom Krieg gegen Japan abhängig gewesen sei. Dennoch bezeichnet auch er den Krieg als „one agent on the road to revolution in Russia“. Russlands Niederlage in Asien habe zweifelsohne zur Schwächung der Autokratie beigetragen. Insofern müsse der Krieg als ein zusätzlicher Faktor berücksichtigt werden, der die Revolution von 1905/06 begünstigte.<sup>6</sup>

Der Militärhistoriker John Bushnell geht in seiner Diagnose noch weiter. Bushnell argumentiert, Nikolaus II. habe im Oktober 1905 nur deshalb den Forderungen der Aufständischen nachgegeben und in seinem berühmten Manifest dem Land die Einberufung einer Volksvertretung und Bürgerrechte versprochen, weil ihm zu wenige zuverlässige Soldaten zur Verfügung standen, die es ermöglicht hätten, die Protestbewegung blutig niederzuschlagen. Der Kaiser und die Heeresleitung hätten angesichts der zahlreichen Erhebungen und Meutereien innerhalb des Heeres seit 1904 das Vertrauen in die Loyalität der Truppen verloren. Dieses Misstrauen der Führung, so Bushnell, „was a consequence of the war alone.“<sup>7</sup> Seine ernüchternde These lautet, dass das Regime ohne diesen Krieg gegen den *äußeren* Feind über loyale Truppen in ausreichender Stärke verfügt hätte, mit deren Hilfe der Feind im *Inneren* hätte mühelos unterdrückt werden können.<sup>8</sup>

<sup>3</sup> So die Revolutionsgeschichten, die den Blick in erster Linie auf die Lage der Arbeiter und ihre sozialen Probleme richten wie z.B. Walter Sablinsky, *The Road to Bloody Sunday. Father Gapon and the Petersburg Massacre of 1905*, Princeton 1976. Vgl. dazu: John Bushnell, *The Specter of Mutinous Reserves. How the War Produced the October Manifesto*, in: Steinberg u.a. (Hg.), *The Russo-Japanese War in Global Perspective*, S. 333-348, hier: S. 333.

<sup>4</sup> Geyer, *Der russische Imperialismus*, S. 171. Zu dem Themenkomplex vgl. ebd. S. 170-188.

<sup>5</sup> Jan Kusber, *Der russisch-japanische Krieg 1904-05 in Publizistik und Historiographie*, in: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas* 42 (1994), S. 217-234, hier: S. 234; ders., *Krieg und Revolution in Rußland 1904-1906. Das Militär im Verhältnis zu Wirtschaft, Autokratie und Gesellschaft*, Stuttgart 1997 (= *Quellen und Studien zur Geschichte des östlichen Europa* 47).

<sup>6</sup> Ian Nish, *The Russo-Japanese War: Planning, Performance and Peace-Making*, in: Josef Kreiner (Hg.), *Der Russisch-Japanische Krieg (1904/05)*, Göttingen 2005, S. 11-25, hier: S. 22.

<sup>7</sup> Bushnell, *The Specter*, S. 334.

<sup>8</sup> Bushnell, *The Specter*, S. 348.

Ohne den Krieg gegen Japan hätte es – aus dieser Perspektive – schlicht keine Revolution gegeben.

Die außen- und die innenpolitischen Entwicklungen in Russland der Jahre 1904-1906, der Krieg gegen Japan und die erste russische Revolution, lassen sich jedoch auch aus einem anderen Blickwinkel zusammen denken. Im Folgenden soll der Versuch unternommen werden, Krieg und Revolution des Jahres 1905 aus einer kommunikationsgeschichtlichen Perspektive gemeinsam zu betrachten und dabei insbesondere die Geschichte der Verkehrswege, vor allem der Eisenbahn in den Blick zu nehmen. Dabei geht es nicht in erster Linie darum, mit der Untersuchung eines raumübergreifenden Verkehrs- und Kommunikationsmittels eine kausale Brücke zwischen zwei zeitlich auseinander liegenden Ereigniskomplexen zu schlagen. – Ein solches Unterfangen wäre zwar intellektuell äußerst reizvoll aber in gleichem Maße auch etwas gewagt.

Das Ziel der folgenden Ausführungen ist bescheidener. Es gilt zu fragen, welche Rolle der Ausbau der Verkehrswege, insbesondere der Eisenbahn für die Geschichte des russisch-japanischen Krieges auf der einen und der ersten russischen Revolution auf der anderen Seite gespielt hat. Beide Ereigniskomplexe, so die These, lassen sich ohne die Berücksichtigung der Verkehrsrevolution in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht adäquat beschreiben. Mehr noch: Sowohl der Krieg gegen Japan als auch die Revolution von 1905 müssen im Kontext einer Modernisierungsgeschichte des Russischen Reiches im Allgemeinen und der russischen Kommunikations- und Verkehrswege im Speziellen betrachtet werden. Dabei rücken außen- wie innenpolitische Implikationen des Ausbaus und der Modernisierung der russischen Verkehrs- und Kommunikationsnetze in den Blick.

In einem ersten Abschnitt soll danach gefragt werden, inwieweit der Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes in den letzten Jahren des 19. und den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts den außenpolitischen Konflikt mit Japan verschärft sowie Verlauf und Ausgang des Krieges mit bestimmt hat. Im zweiten Teil wird diskutiert, welche Rolle die Eisenbahnen als nationale Kommunikationsadern und als Generator einer revolutionären Arbeiterschaft für den Verlauf der Revolution von 1905 gespielt haben. Natürlich hat die verkehrstechnische Erschließung des größten Kontinentalreiches der Erde nicht auf direktem Wege zu Krieg und Revolution geführt. Dennoch ist sie als einer von vielen Faktoren, die bei der Genese der beiden Entwicklungen eine Rolle gespielt haben, unbedingt mitzudenken.

Um die Vorgeschichte beider Ereigniskomplexe berücksichtigen zu können, wird es nötig sein, den zeitlichen Fokus der Betrachtung bis zurück in die 1890er Jahre auszuweiten und sich nicht auf den engen Zeitraum 1904-1906 zu beschränken. In regionaler Hinsicht sollen v.a. die Entwicklungen im Fernen Osten, in Ostsibirien und in der Mandschurei in den Blick genommen werden. Bei der Analyse der revolutionären Ereignisse im Herbst 1905 sind jedoch auch die zentralen Knotenpunkte des russländischen Kommunikations- und Verkehrsnetzes Moskau und St. Petersburg zu berücksichtigen.

## 2. Die Transsibirische Bahn und der Weg in den Krieg mit Japan

Ungeachtet der Frage, welche Rolle der russisch-japanische Krieg für die Genese und den Verlauf der ersten russischen Revolution spielte, steht die außerordentliche Bedeutung dieses Ereignisses für die Geschichte Russlands im 20. Jahrhundert außer Zweifel. Die militärische Niederlage gegen das von der russischen Kriegspropaganda abfällig als asiatisches Insektenvolk diffamierte Japan<sup>9</sup>, die Vernichtung der russischen Pazifik- und Ostseeflotte und der Verlust des Pazifikhafens Port Arthur wurden von der Elite Russlands als tiefe außenpolitische Demütigung und militärische Schmach empfunden. Es kann daher nicht erstaunen, dass bereits unmittelbar nach der Niederlage und dem Friedensschluss von Portsmouth in Russland eine heftige Debatte darüber einsetzte, wer die Schuld an dieser Niederlage trage bzw. welches historische Ereignis den Beginn jener fatalen Entwicklung markiert, die in den verlustreichen Krieg mit Japan führte.<sup>10</sup>

Sergej Witte, in den 1890er Jahren Leiter des Finanzministeriums und *spiritus rector* der Strategie der *pénétration pacifique* der Mandschurei durch russische Eisenbahnen, identifizierte rückblickend in seinen Erinnerungen den 16. Dezember 1897 als jenen Schicksalstag, an dem die Weichen für den russisch-japanischen Konflikt gestellt wurden. Die gewaltsame Besetzung der chinesischen Hafenstadt Port Arthur auf der Halbinsel Liaodong durch die russische Flotte betrachtete er als jenen „verhängnisvolle[n] Schritt [...], der all die bösen Folgen nach sich zog, auch den unglücklichen Krieg mit Japan und die inneren Unruhen.“<sup>11</sup> Diese Sichtweise Wittes kann kaum überraschen. Als sich der russische Außenminister Graf Michail N. Murav'ev, den Witte in seinen Memoiren nur abschätzig einen „durchaus hohlen Mensch[en]“<sup>12</sup> nennt, im Dezember 1897 für die Okkupation des chinesischen Pazifikhafens beim Zaren stark machte und diesen Plan als Reaktion auf die Besetzung Tsingtaus durch das Deutsche Reich im November 1897 verteidigte, protestierte Witte in aller Vehemenz. Der aggressive Plan, der drohte Wittes Strategie einer friedlichen Durchdringung chinesischen Territoriums mit Hilfe ökonomischer Mittel zu zerstören, veranlasste den Finanzminister sogar, den Kaiser um seine Entlassung aus dem Dienst zu bitten.<sup>13</sup> Wie wir wissen, war Wittes Protest vergebens. Die Halbinsel Liaodong samt der Hafenstädte Port Arthur und Dalien wurde am 16. Dezember 1897 von der russischen Marine besetzt und China am 15. März 1898 ein Vertrag über die Pacht der beiden Häfen für 25 Jahre abgenötigt. All dies geschah sehr zum Missfallen Japans, das 1895 seine eigenen Ansprüche auf Port Arthur unter Druck der Großmächte Russland, Frankreich und Deutsches Reich hatte aufgeben müssen.

<sup>9</sup> Richard Stites, Russian Representations of the Japanese Enemy, in: Steinberg u.a. (Hg.), The Russo-japanese War in Global Perspective, S. 395-410.

<sup>10</sup> Zur Literatur, die in Russland nach Kriegsende die Geschichte des Krieges aufarbeitete vgl. Kusber, Der russisch-japanische Krieg, S. 218-220.

<sup>11</sup> Witte, Vospominanija, Bd. 1, S. 129. Übersetzung zit. nach: Witte, Erinnerungen, S. 87.

<sup>12</sup> „čelovekom ves'ma pustym“, Witte, Vospominanija, Bd. 1, S. 121. Übersetzung zit. nach: Witte, Erinnerungen, S. 82.

<sup>13</sup> Witte, Vospominanija, Bd. 1, S. 127.

Wittes These, dass mit der gewaltsamen Besetzung Port Arthurs die Vorgeschichte des russisch-japanischen Krieges begonnen habe, ist aus seiner Warte verständlich, da sie seine eigene Person von einer Mitschuld an diesem Konflikt rein wäscht. Aus heutiger Sicht stellen sich die Vorgeschichte des russisch-japanischen Krieges und die Verantwortung des russischen Finanzministers jedoch in einem etwas anderen Licht dar. Einer der versiertesten Kenner der Anfänge dieses Konfliktes, der amerikanische Historiker David Schimmelpenninck van der Oye, datiert den Beginn der Rivalität der beiden imperialen Mächte bereits in das Jahr 1895. In diesem Jahr besiegelten China und Japan im Vertrag von Shimonoseki das Ende eines Krieges, aus dem das Land der aufgehenden Sonne siegreich hervorgegangen war.<sup>14</sup> Dementsprechend wurden Japan von chinesischer Seite neben einer finanziellen Entschädigung die Herrschaft über Taiwan und die Halbinsel Liaodong zugesprochen sowie Korea als Einflussgebiet überlassen. Wie bereits angedeutet, rief der Vertrag von Shimonoseki die Großmacht Russland auf den Plan, dessen Kaiser Nikolaus II. im Fernen Osten selbst umfassende imperiale Ziele verfolgte. In der Auseinandersetzung zwischen einer „pro-chinesischen“ und „pro-japanischen“ Fraktion am Hofe Nikolaus' II. setzte sich jene Gruppierung durch, die dem Reich der Mitte im Streit mit Japan als „großer Bruder“ zu Hilfe eilen wollte. Angeführt wurde diese Fraktion von Finanzminister Witte, der die pro-chinesische Strategie natürlich nicht aus uneigennütigen Zielen verfolgte. Witte und der russischen Diplomatie gelang es, Frankreich und das Deutsche Reich zu mobilisieren und gemeinsam mit den beiden anderen Großmächten Japan zur Aufgabe seiner Ansprüche auf die Halbinsel Liaodong zu nötigen. Als Kompensation wurde dem Land eine höhere finanzielle Entschädigung durch China zugesichert. Um China die Begleichung dieser höheren Schuld zu ermöglichen, fädelte Witte ein umfangreiches Kreditgeschäft an der französischen Börse und die Gründung der Russisch-Chinesischen Bank ein, die sich zum ökonomischen Vorposten des Zarenreiches in China („financial base of Tsarism in China“) entwickeln sollte.<sup>15</sup> Gekrönt wurde die neue russisch-chinesische Allianz durch ein geheimes Defensivbündnis gegen Japan, das die Unterhändler der beiden Kaiserreiche am 22. Mai 1896 unterzeichneten.

Für all diese Wohltaten gegenüber China verlangte Witte nur eine Gegengabe: die Konzession zum Bau einer Eisenbahn durch die nördliche Mandschurei, die eine direkte und die kürzeste Verbindung zwischen dem westlichen Teilstück der Transsibirischen Bahn und dem russischen Pazifikhafen Vladivostok ermöglichte.<sup>16</sup> Und Witte erhielt was er wollte. Noch im gleichen Jahr, am 27. August 1896, kam es in Berlin zur Unterzeich-

<sup>14</sup> David Schimmelpenninck van der Oye, The immediate origins of the war, in: John W. Steinberg u.a. (Hg.), The Russo-japanese War in Global Perspective, S. 23-44, hier: S. 26.

<sup>15</sup> R.K.I. Quedsted, The Russo-Chinese-Bank, Birmingham 1977, S. 29; John Albert White, The Diplomacy of the Russo-Japanese War, Princeton 1964, S. 19; B.A. Romanov, Russia in Manchuria (1892-1906), New York 1974, S. 65-71; Boris V. Anan'ič; Rafail Š. Ganelin, Sergej Jul'evič Vitte i ego vremja, S. Peterburg 1999, S. 78.

<sup>16</sup> Für Witte ergab sich das „Recht [Russlands] zum Bau dieser Bahn [...] unmittelbar aus seiner moralischen Unterstützung, die wir China nach seinem unglücklichen Krieg mit Japan erwiesen hatten.“ Witte, Vospominanija, Bd. 1, S. 67. Übersetzung zit. nach: Witte, Erinnerungen, S. 57.

nung des Vertrages über den Bau der sogenannten Ostchinesischen Bahn.<sup>17</sup> Gebaut werden sollte der Schienenstrang auf Wunsch der chinesischen Regierung jedoch nicht vom russischen Staat, sondern von einer eigens zu gründenden privaten Gesellschaft, an der die Russisch-Chinesische Bank in maßgeblichem Umfang Anteile hielt. Diese Konstruktion gewährleistete einen großen politischen Einfluss des russischen Finanzministers auf das ganze Unternehmen. Der Gesellschaft der Chinesischen Ostbahn wurde die Nutzung der Linie für achtzig Jahre zugesprochen, danach sollte die Bahn in das Eigentum des chinesischen Staates übergehen.<sup>18</sup>

In seinen Erinnerungen stilisiert sich Witte nicht nur zum Urheber der Idee, eine Eisenbahn durch die nördliche Mandschurei zu bauen. Gleichzeitig präsentiert er das Projekt als politisch unverfängliches Unternehmen, das allein der Förderung des Welthandels und der Verbindung des Fernen Ostens mit Europa dienen sollte. Mit Hilfe der Ostchinesischen Bahn wurde, so Witte, „auch die Sibirische Bahn tatsächlich zu einer Weltverkehrsstraße, die Japan und den ganzen Fernen Osten mit Rußland und Europa verband.“<sup>19</sup> Tatsächlich verfolgte der Finanzminister mit diesem Projekt handfeste ökonomische und imperiale Interessen. „From its very inception, the CER [Chinesische Ostbahn, F.B.S.] was intended to serve as a tool of Russian imperial and economic ambitions in the Far East.“<sup>20</sup> In einem Memorandum an Nikolaus II. vom 31. März 1896 argumentierte er, dass der Bau einer Eisenbahnlinie durch die Mandschurei eines der besten Mittel sei, „to guarantee our economic influence in China.“ Im April des gleichen Jahres wurde er noch deutlicher: „We will [...] become the saviour of China, which will appreciate our services and thereby agree to a peaceful correction of our borders.“<sup>21</sup> Witte war kein Verfechter einer martialischen Großmachtpolitik, die auf die Erweiterung von Territorium und imperialer Macht mit militärischen Mitteln abzielte. Der Finanzminister setzte vielmehr auf die Kraft der Ökonomie und dabei insbesondere auf das Instrument des Eisenbahnbaus.<sup>22</sup> Aus diesem Grund kann er auch als Vertreter

<sup>17</sup> Denis u. Peggy Warner, *The Tide at Sunrise. A History of the Russo-Japanese War, 1904-1905*, New York 1974, S. 140-145; R. E. Glatfelter, *Russia, the Soviet Union, and the Chinese Eastern Railway*, in: C. B. Davies; K. E. Wilburn (Hg.), *Railway Imperialism*, New York 1991, S. 137-154, hier: S. 140; R. K. Quested, „Matey“ Imperialists? The Tsarist Russians in Manchuria 1895-1917, Hong Kong 1982, S. 22. N. E. Ablova, *Rossija i russkie v Man'čžurii v konce XIX – načale XX vv.*, in: O. P. Ajrepetov (Hg.): *Russko-japonskaja vojna 1904-1905. Vzgljad čerez stoletie*, Moskva 2004, S. 183-213, hier: S. 185-187. Zur Diskussion über die Risiken des Eisenbahnprojektes innerhalb der russischen Regierung vgl. Romanov, *Russia in Manchuria*, S. 72-75.

<sup>18</sup> Zudem erhielt China das Recht, die Bahn nach einer Laufzeit von 36 Jahren zu kaufen.

<sup>19</sup> Witte, *Vospominanija*, Bd. 1, S. 42. Übersetzung zit. nach: Witte, *Erinnerungen*, S. 35.

<sup>20</sup> Olga Bakich, *Origins of the Russian Community on the Chinese Eastern Railway*, in: *Canadian Slavonic Papers* 27 (1985), S. 1-14, hier: S. 13. Vgl. auch: V. A. Lamin, *The „Moving Frontier“: The Trans-Siberian Railroad*, in: Eva-Maria Stolberg (Hg.), *The Siberian Saga. A History of Russia's Wild East*, Frankfurt/Main u.a. 2005, S. 109-118, hier: S. 115; Ablova, *Rossija i russkie v Man'čžurii*, S. 185.

<sup>21</sup> Zit. nach: David Schimmelpenninck van der Oye, *Toward the Rising Sun. Russian Ideologies of Empire and the Path to War with Japan*, DeKalb 2001, S. 75.

<sup>22</sup> Geyer, *Imperialismus*, S. 144-148.

*par excellence* der Ära des Eisenbahn-Imperialismus („railway imperialism“) gelten.<sup>23</sup> Nicht nur Russland versuchte in diesen Jahren, seinen imperialen Einfluss in anderen Ländern mit Hilfe des Eisenbahnbaus auszuweiten.<sup>24</sup> Die Eisenbahn war vielmehr eine von zahlreichen Großmächten genutzte Waffe aus dem Arsenal des „informal empire“.<sup>25</sup>

Dass Witte versuchte, die ökonomisch-imperialen Ziele Russlands in den Verhandlungen mit seinen chinesischen Gesprächspartnern möglichst zu verschleiern, kann nicht überraschen. Der diplomatisch gewandte Finanzminister versuchte den chinesischen Gesandten Li Hung Tschang vielmehr mit sicherheitspolitischen Argumenten von der Nützlichkeit des Bahnprojektes zu überzeugen: Mit Blick auf die gegen Japan gerichtete russisch-chinesische Defensivallianz hob er hervor, dass die Ostchinesische Bahn auch für China notwendig sei, damit „wir im Bedarfsfalle unsere Truppen einerseits aus dem Europäischen Rußland, andererseits, auch aus Wladiwostok herbeischaffen können.“<sup>26</sup>

In der Tat sollte sich die Bahn zu einem wichtigen Mittel des russischen Truppentransportes entwickeln, allerdings nicht in dem Sinne, den sich China damals offenbar erhoffte. Auch wenn Witte die offensive Dimension des Projektes der Chinesischen Ostbahn in seinen Erinnerungen vehement abstreitet, hatte der Schienenstrang doch große strategische Bedeutung für Russland.<sup>27</sup> Dank der Chinesischen Ostbahn wurde der Flottenstützpunkt in Vladivostok auf direktem Landwege mit dem Europäischen Russland verbunden und so die Kommunikation und der Transport von Truppen zwischen Zentrum und Peripherie des Imperiums erheblich beschleunigt.

Nach einer über 18-monatigen Planungs- und Erschließungsphase begann die Gesellschaft der Chinesischen Ostbahn im Frühjahr 1898 mit den Bauarbeiten in der Mandschurei. Innerhalb von fünf Jahren errichtete die Gesellschaft nicht nur einen Schienenstrang von Čita nach Vladivostok durch die nördliche Mandschurei, sondern zudem eine Bahnlinie in die südliche Mandschurei, die die Chinesische Ostbahn mit den Häfen von Port Arthur und Dalien (Dal'nyj) verband. Die Konzession für den Bau der sogenannten „Südmandschurischen Bahn“ hatten die russischen Unterhändler China im Rahmen der Verhandlungen über die Pacht von Port Arthur und Dalien (Vertrag vom 15. März 1898) abgenötigt. Die Einweihung der beiden Bahnlinien erfolgte am 1. Juli 1903.

<sup>23</sup> Vgl. Schimmelpenninck van der Oye, *Toward the Rising Sun*, S. 75-76.

<sup>24</sup> Ian Nish, *The Origins of the Russo-Japanese War*, London 1985, S. 18. Zu dem britischen Engagement im Eisenbahnbau in China vgl. ebd. S. 52-55, 87-89. Zum internationalen Kontext: Davies; Wilburn (Hg.), *Railway Imperialism*. Zum deutschen Eisenbahn-Imperialismus vgl. jüngst: Dirk van Laak, *Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880-1960*, Paderborn 2004.

<sup>25</sup> Schimmelpenninck van der Oye, *Toward the Rising Sun*, S. 137.

<sup>26</sup> Witte, *Vospominanija*, Bd. 1, S. 46-47. Übersetzung zit. nach: Witte, *Erinnerungen*, S. 39.

<sup>27</sup> Witte, *Vospominanija*, Bd. 1, S. 43.

Die Gesellschaft der Chinesischen Ostbahn war zwar in formaler Hinsicht ein privatwirtschaftliches Unternehmen, *de facto* hatte sie jedoch den Status einer Tochtergesellschaft der Russisch-Chinesischen Bank und stand damit unter direktem Einfluss des russischen Finanzministeriums.<sup>28</sup> Wenngleich der Präsident der Bahngesellschaft von der chinesischen Regierung ernannt wurde, hatte das Unternehmen seinen Hauptsitz in St. Petersburg. Das finanzielle Risiko des defizitären Projektes trug gänzlich das Finanzministerium des Russländischen Reiches.<sup>29</sup>

Schon Zeitgenossen bezeichneten die Chinesische Ostbahn spöttisch als „Wittes Königreich“.<sup>30</sup> Das für den Bau der Gleise sowie der zugehörigen Gebäude und Anlagen erforderliche Land wurde der Bahngesellschaft von der chinesischen Regierung kostenlos zur Verfügung gestellt. „Auf diesem enteigneten Streifen [, so Witte in seinen Erinnerungen,] sollten wir die Herren sein, der Boden sollte uns gehören, wir würden darauf nach Belieben schalten und walten.“<sup>31</sup> Dies bedeutete, dass China das Recht zum Schutz dieses exterritorialen Gebietes an die russische Seite abgetreten hatte. Da die Bahn jedoch nicht vom russischen Staat, sondern von einer privaten Gesellschaft betrieben wurde, gewährleisteten nicht Soldaten des Zaren, sondern eine eigene Wachmannschaft den Schutz der Anlagen und Bediensteten. Im Frühjahr 1899 standen bereits mehr als 4.658 russische Soldaten und 669 Offiziere im Dienst der Chinesischen Ostbahn.<sup>32</sup>

Das Zentrum der russischen Eisenbahnkolonie in der Mandschurei bildete die Stadt Harbin, eine Neugründung am Kreuzungspunkt der chinesischen Ostbahn und der südlichen Verbindungsstrecke nach Port Arthur. Die Stadt Harbin entstand regelrecht aus dem Nichts. Zeitgenossen verglichen sie daher sowohl mit St. Petersburg („Manchurian Petersburg“<sup>33</sup>) als auch mit einer amerikanischen „boom town“.<sup>34</sup> Tatsächlich wuchs die Bevölkerung der Stadt am Fluss Sungari in rasantem Tempo. Allein zwischen 1901 und 1903 verfünffachte sich die Zahl der hier lebenden Russen von 12.000 auf 60.000. Hinzu kamen im Jahre 1903 noch rund 40.000 chinesische Bewohner.<sup>35</sup> Auch der englische Kriegskorrespondent Maurice Baring, der Harbin das erste Mal im Mai 1904 besuchte, fühlte sich an amerikanische Städte erinnert, die in „einer Nacht“ entstanden

<sup>28</sup> Selbst Witte spricht in seinen Memoiren von einer direkten „Aufsicht des Finanzministeriums“. Vitte, *Vospominanija*, Bd. 1, S. 48.

<sup>29</sup> Geyer, *Imperialismus*, S. 243.

<sup>30</sup> Schimmelpenninck van der Oye, *The immediate origins of the war*, S. 36; Anan'ič; Ganelin, *Sergej Jul'evič Vitte i ego vremja*, S. 79.

<sup>31</sup> Vitte, *Vospominanija*, Bd. 1, S. 48. Übersetzung zit. nach: Witte, *Erinnerungen*, S. 40. Vgl. auch: Bakich: *Origins of the Russian Community*, S. 5.

<sup>32</sup> Glatfelter, *Russia, the Soviet Union, and the Chinese Eastern Railway*, S. 143.

<sup>33</sup> P.N. Krasov, *Po Azii. Putevyje očerki Mančžurii, Dal'nego Vostoka, Kitajja, Japonii i Indii*, St. Petersburg 1903, T. 1, Buch 2, S. 124. Engl. Übersetzung zit. nach: Olga Bakich, *A Russian City in China: Harbin before 1917*, in: *Canadian Slavonic Papers* 28 (1986), S. 125-148, hier: S. 125. Zur Geschichte Harbins vgl. auch: Ablova, *Rossija i russkie v Man'čžurii*, S. 190-197.

<sup>34</sup> John Foster Fraser, *Real Siberia. Together with an Account of a Dash Through Manchuria*, London 1904, S. 226.

<sup>35</sup> Bakich, *Origins of the Russian Community*, S. 12.

waren.<sup>36</sup> Barings Begeisterung für die russische Kolonialstadt hielt sich jedoch sehr in Grenzen. Die Bevölkerung setze sich, so Baring, fast ausschließlich aus ehemaligen Strafgefangenen und Chinesen zusammen. Die Kriminalitätsrate sei erschreckend hoch, eine Ordnungsmacht „non existent“. An diesem vernichtenden Urteil änderte auch der prächtige Bahnhofsbau Harbins nicht, der um die Jahrhundertwende im Jugendstil errichtet worden war: „You arrive at a gigantic station built in the art-nouveau style which has spread like a disease from Germany over the whole of Russia.“<sup>37</sup> Barings ernüchterndes Fazit lautete: „Kharbin is now called Chicago of the East. This is no compliment to Chicago.“<sup>38</sup>

Die russischen Besitzungen in der Mandschurei hatten einen eigenwilligen Charakter. Anders als z.B. im Falle der britischen Kolonie Hongkong gehörte das Territorium der Chinesischen Ostbahn nicht dem russischen Staat, sondern einer privaten Gesellschaft.<sup>39</sup> Die russische Bevölkerung in der Mandschurei unterstand – laut einem kaiserlichen Edikt vom 20. Juli 1901 – der Jurisdiktion der Gerichte von Čita, Vladivostok und Port Arthur. Erst 1904 wurde in Harbin ein eigenes russisches Gericht installiert.<sup>40</sup> Die Frage nach der Rechtshoheit über das Territorium der Chinesischen Ostbahn war – das kann kaum erstaunen – ein sensibler Streitpunkt zwischen Russland und China. Russische Zeitgenossen bezeichneten das Gebiet der Chinesischen Ostbahn als „einzige wirkliche russische Kolonie“: Wenn, so z.B. der Autor Rykačev im Jahre 1910, „a colony implies a land remote from the metropolis, a land which represents a particle of fatherland transplanted to a foreign country, the Harbin with the Chinese Eastern Railway is now the first and so far the only Russian colony.“<sup>41</sup>

Die Ausweitung des russischen Einflusses in der Mandschurei wurde in Japan, das ebenfalls imperiale Ziele in China verfolgte, zunehmend als nationale Demütigung empfunden. Bei der Einschätzung Wittes, dass der Bau der Chinesischen Ostbahn von Japan „ohne jeden Argwohn aufgenommen werden [würde], da dieser Weg tatsächlich Japan mit ganz Westeuropa verbinde“, handelte es sich zweifelsohne um eine krasse Fehleinschätzung.<sup>42</sup> Vielmehr betrachtete Tokio das ganze Bauprojekt der Transsibirischen Eisenbahn im Allgemeinen und die Errichtung der Chinesischen Ostbahn sowie der Südmandschurischen Bahn im Speziellen als eine direkte Bedrohung für seine eigenen kolonialen Absichten in Korea, wo es seinerseits massiv am Ausbau des Eisenbahnnetzes beteiligt war. Offenbar gab es in Japan „a general consensus among the political classes that the railways were critical and accepted that ‘now was the time to fight’ for

<sup>36</sup> Maurice Baring, *With the Russians in Manchuria*, London 1905, S. 33-37.

<sup>37</sup> Baring, *With the Russians in Manchuria*, S. 34.

<sup>38</sup> Baring, *With the Russians in Manchuria*, S. 35. Bei seiner Rückkehr nach Harbin ein Jahr später fiel sein Urteil noch negativer aus: „I dislike Kharbin more than any place I have ever seen in the world.“ Maurice Baring, *A Year in Russia*, New York, Westport 1917, (Reprint 1981), S. 8.

<sup>39</sup> Bakich, *Origins of the Russian Community*, S. 13.

<sup>40</sup> Bakich, *Origins of the Russian Community*, S. 13.

<sup>41</sup> A. Rykačev, *Russkoe delo v Man'čžurii*, in: *Russkaja mysl'* 31 (1910), Nr. 8, S. 122, zit. in englischer Übersetzung nach: Bakich, *A Russian city*, S. 131.

<sup>42</sup> Vitte, *Vospominanija*, Bd. 1, S. 47. Übersetzung zit. nach: Witte, *Erinnerungen*, S. 39.



the solution of the problem.”<sup>43</sup> Japan beobachtete mit Argwohn den wachsenden Einfluss Russlands am Gelben Meer und verdächtigte das Zarenreich, auch ein Auge auf das Eisenbahnnetz in Korea geworfen zu haben.<sup>44</sup> Dies macht deutlich, dass der Keim des russisch-japanischen Konfliktes nicht nur im Streit um die Halbinsel Liaodong und die Hafenstadt Port Arthur zu suchen ist, wie dies Witte in seinen Memoiren nahe legt. Vielmehr müssen die sich verschlechternden Beziehungen zwischen Russland und Japan auch vor dem Hintergrund des Eisenbahnbaus im Fernen Osten gesehen werden.<sup>45</sup> Die Jahre zwischen 1895 und 1904 fallen in die Ära des kompetitiven Eisenbahnbaus der imperialen Mächte, an dem sich sowohl Russland als auch Japan engagiert beteiligten. Hier entwickelte sich in schnellem Tempo ein „clash of railway systems“, der in letzter Konsequenz in den Krieg von 1904/05 mündete.<sup>46</sup>

Natürlich lässt sich keine direkte Verbindungslinie vom Bau der Chinesischen Ostbahn zum Ausbruch des russisch-japanischen Krieges ziehen. Vielleicht hatte Witte mit seiner Vermutung sogar Recht, dass es ohne die Besetzung Port Arthurs durch Russland nie zu der militärischen Auseinandersetzung mit Japan gekommen wäre. Fest steht, dass die gewaltsame Inbesitznahme der Halbinsel Liaodong durch Russland zwischen Dezember 1897 und März 1898 nicht nur die Beziehungen zu China, sondern auch jene zu Japan erheblich verschlechterten. Die Landung der russischen Marine im Hafen von Port Arthur bedeutete einen eklatanten Bruch der Defensivallianz, die Russland und China im Mai 1896 unterzeichnet hatten. Erst nach massiver Bestechung hochrangiger chinesischer Würdenträger durch Finanzminister Witte willigte China in den 25-jährigen Pachtvertrag über Port Arthur und Dalien ein. Ungeachtet der vertraglichen Vereinbarung waren die russisch-chinesischen Beziehungen seit dem Dezember 1897 jedoch nachhaltig gestört.<sup>47</sup>

Es konnte nicht ausbleiben, dass der wachsende Appetit der europäischen Mächte auf immer größere Stücke des Kuchens aus der chinesischen Landmasse in China selbst anti-imperiale Stimmungen schürte. In diesem Kontext ist der sogenannte Boxer-Aufstand des Jahres 1900 zu sehen, der auch für die Verschärfung des Konfliktes zwischen Russland und Japan eine erhebliche Rolle spielte.<sup>48</sup> Russland, das zunächst versuchte, sich aus dem Konflikt zwischen aufständischen „Faustkämpfern“ und europäischen

<sup>43</sup> Michael R. Auslin, *Japanese Strategy, Geopolitics and the Origins of the War, 1792-1895*, in: Steinberg u.a. (Hg.), *The Russo-japanese War in Global Perspective*, S. 3-21, hier: S. 19.

<sup>44</sup> Ian Nish, *Stretching Out for the Yalu: A Contested Frontier, 1900-1903*, in: Steinberg u.a. (Hg.), *The Russo-japanese War in Global Perspective*, S. 45-64, hier: S. 64. Nish stützt sich hier auf die Aussagen des japanischen Historikers Furuya Tetsuo. Vgl. dazu auch: Ian Nish, *The Russo-Japanese War: Planning, Performance and Peace-Making*, in: Josef Kreiner (Hg.): *Der Russisch-Japanische Krieg (1904/05)*, Göttingen 2005, S. 11-25, hier: S. 12.

<sup>45</sup> Vgl. Nish, *The Origins of the Russo-Japanese War*, S. 18; Ablova, *Rossija i russkie v Man'čžurii*, S. 187.

<sup>46</sup> Nish, *The Russo-Japanese War*, S. 12-13.

<sup>47</sup> Witte, *Vospominanija*, Bd. 1, S. 129. Übersetzung zit. nach: Witte, *Erinnerungen*, S. 87.

<sup>48</sup> Vgl. dazu ausführlich: Ralph Edward Glatfelter, *Russia in China: The Russian Reaction to the Boxer Rebellion*, Diss. Indiana University 1975; Andrew Malozemoff, *Russian Far Eastern Policy 1881-1904*, Berkeley 1958, S. 124-144.

Ausländern in China heraus zu halten, beteiligte sich im Sommer an der militärischen Intervention der Großmächte im Reich der Mitte. Insgesamt wurden in diesem Jahr rund 120.000 russische Soldaten aus dem Sibirischen und dem Amur-Militärdestrikt nach China transportiert.<sup>49</sup> Nachdem die Aufständischen am 27. Juni auch die Eisenbahnstadt Harbin besetzt und die Gleisanlagen der Chinesischen Ostbahn an vielen Stellen erheblich beschädigt hatten, sah sich Finanzminister Witte gezwungen, auch russische Truppen zum Schutz der Chinesischen Ostbahn anzufordern.<sup>50</sup> Bislang hatte Witte die Stationierung russischer Soldaten in seinem „Königreich“ immer strikt abgelehnt. Zum einen widersprach sie den vertraglichen Vereinbarungen mit China, zum anderen befürchtete er als Folge eines solchen Schrittes die Konkurrenz des russischen Kriegsministers in der Mandschurei. In der Tat begrüßte General Alexej Kuropatkin den Boxeraufstand als Vorwand, die russische Position in der Mandschurei zu festigen. Er vertrat die These „aus der Mandschurei [müsse] etwas gemacht werden in der Art von Buchara.“<sup>51</sup>

Die massive Präsenz russischer Soldaten in der Mandschurei änderte den Charakter der Eisenbahnkolonie in erheblicher Weise. Die Strategie der territorialen Ausdehnung der Macht des russländischen Kaisers hatte sich offenbar gegenüber die Strategie der „friedlichen Durchdringung“ durchgesetzt. Die Weigerung Russlands, seine Truppen, die zur Niederschlagung des Boxer-Aufstandes nach China verlegt worden waren, wieder aus der Mandschurei abziehen, sollte sich als fatal für die weitere Entwicklung der Ereignisse erweisen.<sup>52</sup> Zwar sicherte die Regierung Nikolaus' II. China im Vertrag vom 8. April 1902 den Abzug der Truppen aus Mandschurei innerhalb von 18 Monaten zu.<sup>53</sup> Die Tatsache jedoch, dass es sich bei dieser Zusage um ein leeres Versprechen handelte, alarmierte Russlands imperialen Konkurrenten im Fernen Osten Japan, das seine eigene Position gerade mit Hilfe eines Paktes mit Großbritannien gefestigt hatte. Japan erklärte die Forderung nach dem Abzug der russischen Truppen aus der Mandschurei zu einem Gegenstand der diplomatischen Verhandlungen beider Staaten, deren Scheitern letztlich in den Krieg von 1904/05 führte. Die Konkurrenz der beiden Mächte des Eisenbahn-Imperialismus im Fernen Osten hatte sich nach der Besetzung von Port Arthur durch Russland und nach dem Boxer-Aufstand zu einem Konflikt verschärft, den das aufstrebende Japan nun durch ein militärisches Kräftemessen für sich entscheiden wollte.

<sup>49</sup> Steven G. Marks, *Road to Power. The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia 1850-1917*, Ithaca 1991, S. 201; Schimmelpenninck van der Oye, *Toward the Rising Sun*, S. 177; Glatfelter, *Russia in China*, S. 182-185.

<sup>50</sup> Romanov, *Russia in Manchuria*, S. 180.

<sup>51</sup> Witte, *Vospominanija*, Bd. 1, S. 157. Übersetzung zit. nach: Witte, *Erinnerungen*, S. 96; White, *The Diplomacy of the Russo-Japanese War*, S. 48. Zum Quellenwert von Wittes Memoiren vgl. Jan Kuser, *Siegeserwartungen und Schuldzuweisungen. Die Autokratie und das Militär im Russisch-Japanischen Krieg 1904/05*, in: Kreiner (Hg.), *Der Russisch-Japanische Krieg*, S. 99-116, hier: S. 115.

<sup>52</sup> Schimmelpenninck van der Oye, *The immediate origins of the war*, S. 35; ders., *Toward the Rising Sun*, S. 177.

<sup>53</sup> Schimmelpenninck van der Oye, *Toward the Rising Sun*, S. 186; Nish, *The Origins of the Russo-Japanese War*, S. 140-142; Ablova, *Rossija i russkie v Man'čžurii*, S. 204.



### 3. Die Transsibirische Eisenbahn im russisch-japanischen Krieg

Die Transsibirische Eisenbahn und die Chinesische Ostbahn spielten nicht nur im Kontext der Vorgeschichte des russisch-japanischen Krieges eine zentrale Rolle, sie hatten auch auf den Verlauf und das Ergebnis der Konfrontation einen großen Einfluss. Der Überfall Japans auf den russischen Hafen von Port Arthur im Februar 1904 traf das Russländische Reich völlig unvorbereitet. Das galt auch für die Eisenbahn, die für die Überbrückung der rund 6.000 Kilometer zwischen europäischem Russland und dem Kriegsschauplatz in der Mandschurei natürlich von zentraler Bedeutung war.<sup>54</sup> Als sich Japan im Februar 1904 zum Überraschungsangriff auf die russische Flotte in Port Arthur entschloss, war der Bau der Transsibirischen Bahn noch nicht ganz abgeschlossen. Noch fehlte das Teilstück entlang des Südufers des Baikalsees, dessen Bau sich angesichts der topographischen Gegebenheiten als äußerst schwierig und aufwendig erwies. Zwar existierte eine Schiffsverbindung zwischen dem westlichen und dem östlichen Seeufer. Der strenge Frost und das dicke Eis machten im Februar 1904 jedoch auch die Navigation der gewaltigen Eisbrecher unmöglich. Als Ausweg aus dieser logistischen Zwangslage entwickelte das Verkehrsministerium eine doppelte Strategie. Zum einen wurden die Bauarbeiten auf der Gürtelbahn um den Baikal-See massiv beschleunigt. So konnte das fehlende Teilstück am südlichen Seeufer im September 1904 in Betrieb genommen werden. Zum anderen entschloss man sich - als vorübergehende Lösung des Verkehrsproblems - zum Bau einer temporären Eisenbahn über den gefrorenen Baikalsee. Bereits Ende Februar war diese einmalige Bahnverbindung in Betrieb. Pro Tag konnten so bis zu 16.000 Personen und 500.000 Pud (8,2 Tonnen) Fracht vom westlichen zum östlichen Seeufer transportiert werden.<sup>55</sup> Als sich Ende März das Tauwetter ankündigte, wurden die Bahnanlagen wieder demontiert. Zwei Tage später bahnten sich die Eisbrecher wieder ihren Weg.

Nicht nur das Nadelöhr des Baikalsees, sondern auch die geringe Transportkapazität der Transsibirischen Bahn stellten die russische Kriegsführung vor massive logistische Probleme. Beim Bau der transkontinentalen Bahn hatte die Maxime gegolten: „so schnell und so billig wie möglich!“<sup>56</sup> Die Streckenführung war in den meisten Abschnitten eingleisig, der Unterbau der Gleise schwach und z.T. provisorisch. Zu Beginn des Krieges betrug deshalb die Transportkapazität der Sibirischen Bahn (insbes. der Chinesischen Ostbahn) nur vier Zugpaare pro Tag, die der Südmandschurischen Bahn nur drei Zugpaare pro Tag.<sup>57</sup> Um nur ein Armeekorps zum Kriegsschauplatz zu befördern waren jedoch 90-92 Züge erforderlich.<sup>58</sup> Um die Transportkapazität der Bahn zu erhöhen,

<sup>54</sup> N.K. Struk, *Železnye dorogi vostočnoj Sibiri v Russko-japonskuju vojnu 1904-1905*, in: *Sibirskij istoričeskij sbornik* 1973, vyp. 1, S. 21-41, hier: S. 26.

<sup>55</sup> Marks, *Road to Power*, S. 203. Vgl. auch: J. Poulsen, *Die Transsibirische Eisenbahn*, Malmö 1986, S. 57; Struk, *Železnye dorogi vostočnoj Sibiri*, S.26-27.

<sup>56</sup> Marks, *Road to Power*, S. 176.

<sup>57</sup> Marks, *Road to Power*, S. 202; Struk: *Železnye dorogi vostočnoj Sibiri*, S. 25; Ablova, *Rossija i russkie v Man'čžurii*, S. 207.

<sup>58</sup> Bruce W. Menning, *Neither Mahan nor Moltke: Strategy in the Russo-Japanese War*, in: Steinberg u.a. (Hg.), *The Russo-japanese War in Global Perspective*, S. 128-156, hier: S. 145-146. Über die lo-

trieb das Verkehrsministerium in den Kriegsmonaten den Ausbau der gesamten Strecke voran.<sup>59</sup> Während des russisch-japanischen Krieges beförderte die Transsibirische Bahn letztendlich rund 1,3 Millionen Soldaten und Offiziere sowie 244.000 Pferde und 63 Millionen Pud (1,15 Milliarden Tonnen) Kriegsgerät in den Fernen Osten.<sup>60</sup> Diese gewaltigen Zahlen können aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Anstrengungen, die Verkehrsverbindungen in den Fernen Osten auszubauen, zu spät kamen und insgesamt nicht ausreichten. Hinzu kam ein großes Ausmaß an Schlamperei beim Betrieb der Bahnlinien. So sollen während des Krieges allein 6.000 Güterwaggons samt Ladung „verloren“ gegangen sein.<sup>61</sup>

Nach dem Ende des Krieges war es ein Leichtes, dem Verkehrsministerium und den entsprechenden Bahngesellschaften die Schuld für die russische Niederlage in die Schuhe zu schieben. Bereits im November 1904 machte General Kuropatkin in einem Bericht an den Zaren von der Front die geringe Transportleistung der Transsibirischen Bahn für den schleppenden Verlauf der militärischen Aktion verantwortlich.<sup>62</sup> Dies kann jedoch auch als Versuch gewertet werden, von den eigenen Versäumnissen und Fehlern bei der strategischen Planung abzulenken.

Die Transsibirische Bahn war in den Kriegsmonaten eine wichtige Kommunikationsader, die das europäische Russland mit den Schlachtfeldern in der Mandschurei verband. Die Bahn transportierte jedoch nicht nur Rekruten, Verletzte, Pferde und Kriegsgerät. Sie brachte auch ausländische Kriegskorrespondenten und andere Zivilisten von West nach Ost und umgekehrt. Mitunter entwickelten sich die Züge selbst zu Orten des intensiven Meinungsaustausches und zu Trägern von heiß begehrten aktuellen Informationen. Diese kommunikationsgeschichtliche Bedeutung der Eisenbahn wird z.B. bei der Lektüre des Reiseberichtes von Maurice Baring deutlich, der für die britische *Morning Post* vom russisch-japanischen Krieg berichtete und in diesem Zusammenhang zwei Mal mit der Bahn in die Mandschurei reiste: das erste Mal für einen achtmonatigen Aufenthalt im Frühjahr 1904, das zweite Mal im August 1905 am Vorabend der Frie-

gistischen Probleme Russlands bei der Mobilisierung reflektierte am 12. März 1904 auch der Korrespondent der *Times*, Charles A'Court Repington, *The War in the Far East 1904-1905*. By the military correspondent of The Times, London 1905, S. 90.

<sup>59</sup> Im Sommer 1905 betrug die Kapazität der Bahn angeblich bereits 20 Zugpaare pro Tag. Vgl. Struk, *Železnye dorogi vostočnoj Sibiri*, S. 31. J. N. Westwood zufolge verkehrten gegen Ende des Krieges jedoch nur maximal 16 Zugpaare pro Tag. Vgl. *Russia Against Japan, 1904-05. A New Look at the Russo-Japanese War*, New York 1986, S. 122.

<sup>60</sup> Struk, *Železnye dorogi vostočnoj Sibiri*, S. 31.

<sup>61</sup> Struk: *Železnye dorogi vostočnoj Sibiri*, S. 35. Vgl. dazu auch der zeitgenössische Bericht des Generalmajors im Russischen Generalstab E.I. Martynow, *Die Ursachen der russischen Niederlagen*, Berlin 1907, S. 117-118.

<sup>62</sup> Marks, *Road to Power*, S. 204; Lamin, *The „Moving Frontier“*, S. 116; Struk: *Železnye dorogi vostočnoj Sibiri*, S. 23; Menning, *Neither Mahan nor Moltke*, S. 145-146. Kuropatkin wiederholte diesen Vorwurf in einem Brief an Finanzminister Witte vom 27.3.1905: Das Verkehrsministerium habe nicht, wie im Oktober 1904 angekündigt, die Transportkapazität der Transsibirischen Bahn auf 12 Züge täglich, erhöhen können. Brief Kuropatkins an Witte vom 27.3.1905, in: *Krasnyj Archiv* 19 (1926), S. 76f. Zit. bei: Kusber, *Siegerwartungen und Schuldzuweisungen*, S. 113.

densverhandlungen von Portsmouth.<sup>63</sup> Baring war ein ungewöhnlicher Reisender. Der ehemalige britische Diplomat fuhr sowohl in Waggonen der ersten als auch in Abteilen der dritten Klasse und kam so – auch dank seiner guten Russischkenntnisse – in Kontakt mit Menschen aller Bevölkerungsschichten.

Baring schildert in seinen Reisenotizen, wie sich die Züge der Transsibirischen Bahn im Sommer 1905 in lebhaft politische Debattierclubs verwandelten. „I am constantly asked my opinion. We have just received the latest telegrams from Portsmouth. [...] The officers discuss the war from morning till midnight.“<sup>64</sup> Die langen Bahnfahrten animierten Menschen unterschiedlicher sozialer Herkunft zu ausgiebigen politischen Diskussionen: Der Zugbegleiter und der Ingenieur „talked without ceasing of the meetings of the zemstva all over the country; of the discontent of the public servants and of the imminence of a strike.“<sup>65</sup> Im Zug wurden jedoch nicht nur Meinungen, sondern auch wichtige Informationen ausgetauscht. Soldaten auf den Bahnhöfen fragten die Reisenden begierig nach Zigaretten und aktuellen Zeitungen.<sup>66</sup> Ein Mitreisender Student aus Odessa berichtete dem britischen Korrespondenten „many interesting things“<sup>67</sup> z.B. über die Meuterei der Schwarzmeerflotte und über die sich abzeichnenden politischen Umwälzungen im Land.<sup>68</sup>

Entlang der Bahnlinien verbreiteten sich in den Kriegsmonaten nicht nur Informationen und Gerüchte. Das Verkehrsmittel spielte auch eine traurige Rolle bei der Ausbreitung von gewaltsamen Unruhen und Pogromen im Kontext der Mobilisierungen im Herbst

<sup>63</sup> Maurice Baring war einer von vielen Kriegskorrespondenten, die für westliche Zeitungen von den Schauplätzen des russisch-japanischen Krieges berichtete. Wie Baring veröffentlichten zahlreiche Journalisten ihre Reportagen nicht nur in der Tagespresse, sondern auch gesammelt in Buchform. So z.B. Karl Tanera, *Zur Kriegszeit auf der sibirischen Bahn*, Berlin 1905, Charles A'Court Repington, *The War in the Far East 1904-1905* oder Alexander Spaits, *Mit Kosaken durch die Mandschurei. Erlebnisse im russisch-japanischen Kriege*, Wien 1906. – Wenngleich in neueren Darstellungen zur Geschichte dieses Krieges hervorgehoben wird, dass „Krieg wie Friedensschluss [von Portsmouth] [...] erstmals von den modernen Medien geprägt [waren]“ (Kreiner (Hg.), *Der Russisch-Japanische Krieg*, Umschlagtext), ist die systematische Aufarbeitung der Repräsentation dieses Ereignis in westlichen Zeitungen und die Geschichte der Kriegskorrespondenten offenbar noch ein Forschungsdesiderat. Kurz zu dieser Thematik: Westwood, *Russia Against Japan*, S. 62-63. Zur zeitgenössischen Analyse der Bedeutung der westlichen Kriegskorrespondenten vgl. z.B. Martynow, *Die Ursachen der russischen Niederlagen*, S. 122-123. Eine Dokumentation aller in- und ausländischen Kriegskorrespondenten an der russischen Front liefert: O. P. Ajrepetov, *Pressa i voennaja cenzura v rusko-japonskuju vojnu*, in: ders. (Hg.): *Rusko-japonskaja vojna*, S. 341-354. Zur Arbeit von Kriegskorrespondenten als Gegenstand der historischen Forschung jüngst: Ute Daniel (Hg.), *Augenzeugen. Kriegsberichterstattung vom 18. zum 21. Jahrhundert*, Göttingen 2006.

<sup>64</sup> Baring, *A Year in Russia*, S. 1-2. (Eintrag zwischen 11. und 17. August 1905 auf der Strecke Irkutsk-Mandschurei).

<sup>65</sup> Baring, *A Year in Russia*, S. 5. (Eintrag nach dem 17. August 1905 auf der Strecke Irkutsk-Baikal).

<sup>66</sup> Baring, *A Year in Russia*, S. 2-3.

<sup>67</sup> Baring, *A Year in Russia*, S. 5.

<sup>68</sup> Baring, *A Year in Russia*, S. 6.

1904.<sup>69</sup> Wie bereits im Jahre 1881, als sich die anti-jüdische Pogromwelle wie ein Lauffeuer entlang der Eisenbahnlinien der Ukraine ausbreitete,<sup>70</sup> waren auch von den Gewalttaten des Jahres 1904 v.a. Orte mit Gleisanschluss in den Provinzen Mogil'ev und Vitebsk betroffen.<sup>71</sup> Anders als im Jahre 1881, als sich v.a. Arbeiter der Eisenbahn an der Jagd auf Juden beteiligten, ging die Gewalt im Jahre 1904 insbesondere von unzufriedenen Reservisten der russischen Armee aus. Ihr Unmut richtete sich gegen Ungerechtigkeiten und chaotische Zustände bei Musterung und Mobilisierung, insbesondere jedoch gegen das Verbot der Regierung, Alkohol an die Soldaten zu verkaufen. Jüdische Kaufleute, die die Prohibition ignorierten und Wodka zu überhöhten Preisen an die durstigen Rekruten verkauften, bekamen den Hass und die Unzufriedenheit der Soldaten auf brutale Art und Weise zu spüren. Die Juden waren somit wie so oft „a target, not a reason for riot“.<sup>72</sup> Entlang der Bahnlinien wiederholten sich immer wieder die gleichen Szenen: Überfälle auf Spirituogeschäfte, Treibjagd auf Juden, Vandalismus gegen Bahnhöfe und andere Anlagen der Eisenbahn. Auch diese dunkle Seite gehört zur vollständigen Beschreibung der Kommunikationsfunktion der Eisenbahn in den Jahren des Krieges.

#### 4. Das Ende der Mobilität und die Revolution von 1905

Bereits während des russisch-japanischen Krieges wurde deutlich, welche Rolle die Eisenbahn als Medium für die Verbreitung von Informationen und Gewalt spielte. Diese Funktion kam auch in den Monaten der Revolution von 1905 zum Tragen. In diesem Zusammenhang wurde jedoch noch ein ganz neuer Aspekt bedeutsam: der Stillstand des Verkehrs auf dem Streckennetz des Russländischen Reiches während des Generalstreiks im Oktober 1905 und dessen politische Implikationen. Spätestens zu diesem Zeitpunkt wurde deutlich, dass der massive Ausbau des Schienennetzes im Russländischen Reich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht nur neue Möglichkeiten für die Kommunikation zwischen den einzelnen Landesteilen geschaffen, sondern zugleich eine neue Gruppe von Eisenbahn-Arbeitern und Angestellten hervorgebracht hatte. Diese waren für das Funktionieren des neuen Verkehrsmittels verantwortlich, konnten es jedoch auch – die Bündelung der eigenen Kräfte vorausgesetzt – zum Stillstand bringen.

Die Beteiligung von rund 700.000 Eisenbahnern am Generalstreik im Oktober 1905 hatte eine kaum zu überschätzende Bedeutung für den Erfolg der landesweiten Protestbewegung.<sup>73</sup> Die Eisenbahner wiesen nicht nur die größte Streikbereitschaft unter allen

<sup>69</sup> Zu den Pogromen der Jahre 1903-1906 vgl. Shlomo Lambroza, *The Pogroms of 1903-1906*, in: John D. Klier, Shlomo Lambroza (Hg.), *Pogroms: Anti-Jewish Violence in Modern Russian History*, Cambridge 1992, S. 195-247, zu den Pogromen im Kontext der Mobilisierung vgl. S. 214-219.

<sup>70</sup> Vgl. I. Michael Aronson, *Troubled Waters. The Origins of the 1881 Anti-Jewish Pogroms in Russia*, Pittsburgh 1990, insbes. Kap. 7, S. 108-124.

<sup>71</sup> Bushnell, Specter, S. 336-340.

<sup>72</sup> Bushnell, Specter, S. 339.

<sup>73</sup> Irina Michajlovna Puškareva, *Železnodorožniki Rossii v buržuažno-demokratičeskich revoljucijach*, Moskva 1975, S. 154; A. P. Korelin, S. V. Tjutjutkin (Hg.), *Pervaja revoljucija v Rossii*. Vzgljad

industriellen Gruppen auf, sie verfügten auch über die Mittel, den Aufstand in eine nationale Revolution zu transformieren.<sup>74</sup> Eine zentrale Rolle spielte in diesem Zusammenhang der „Allrussländische Verband der Eisenbahner“, dessen Führung bereits seit April 1905 auf einen Generalstreik hinarbeitete.<sup>75</sup> Der entscheidende Aufruf zur Niederlegung der Arbeit wurde von der Führung des Verbandes am 5. Oktober erlassen. Die Eisenbahner forderten u.a. eine konstituierende Versammlung, die aus allgemeinen, gleichen, direkten und geheimen Wahlen hervorgehen sollte. Der Aufruf des zentralen Büros des Verbandes der Eisenbahner wurde mit Hilfe des Eisenbahntelegraphen im ganzen Land verbreitet.<sup>76</sup> Am 7. Oktober kam der Verkehr auf den ersten Eisenbahnstrecken zum Stillstand.

Zunächst traten alle Telegrafisten der Moskauer Linien in den Ausstand. Am 10. Oktober brach der Verkehr auf allen Strecken von und nach Moskau zusammen. Dem Streik schlossen sich kurz darauf zahlreiche Bahnhöfe der Süd-, Südost-Bahn und Südwest-Bahn an.<sup>77</sup> Am 12. Oktober solidarisierten sich auch die Eisenbahner St. Petersburgs, „[who thereby] provided the initial rallying point for the general strike in Petersburg.“<sup>78</sup> Am selben Tag kam die Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten zum Erliegen. Bald stand der Verkehr in fast allen Landesteilen still. Auf einigen Stellen verkehrten Züge nur noch mit spezieller Erlaubnis der Streikkomitees.<sup>79</sup> Dank des Ausstandes der Eisenbahner erhielt „die Revolution eine bis dahin ungekannte Tiefe und Dynamik.“<sup>80</sup> Der Stillstand der Kommunikation auf den Schienensträngen und Telegrafienleitungen der Eisenbahn bedeutete nicht nur eine Unterbrechung des Verkehrs von Menschen und Informationen. Zahlreiche Fabriken mussten die Arbeit wegen des Mangels an Nachschub von Rohstoffen einstellen.<sup>81</sup> Der Streik auf der Eisenbahn bildete so den Auftakt zum umfassenden und landesweiten Generalstreik.<sup>82</sup> In einem Bericht an den Zaren vom 12. Oktober bezeichnete Sergej Witte den Ausstand der Eisenbahner als den „furchterregenden Teil [groznaja čast] der umfassenden revolutionären Bewegung in Russland.“<sup>83</sup>

čerez stoletie, Moskva 2005, S. 302; Dittmar Dahlmann, Die gescheiterte Revolution – Russland 1905 bis 1907, in: Kreiner (Hg.), Der Russisch-Japanische Krieg, S. 117-135, hier: S. 128-129.

<sup>74</sup> Henry F. Reichman: *Railwaymen and Revolution. Russia 1905*, Berkeley 1987, S. 5.

<sup>75</sup> Vgl. u.a. Reichman: *Railwaymen and Revolution*, S. 159-223; Puškareva, *Železnodorožniki*, S. 109-142; Teodor Shanin, *Russia, 1905-1907. Revolution as a Moment of Truth*, (= *The Roots of Otherness: Russia's Turn of the Century*, Bd. 2), Houndmills 1986, S. 40-41; Heinz-Dietrich Löwe, *Die Arbeiter und die revolutionäre Bewegung in den Städten*, in: *Handbuch der Geschichte Rußlands*, Bd. 3/1, hg. von Gottfried Schramm, Stuttgart 1983, S. 351-364, hier: S. 358-359.

<sup>76</sup> Korelin, Tjutjukin (Hg.), *Pervaja revoljucija v Rossii*, S. 197; Puškareva, *Železnodorožniki*, S. 152.

<sup>77</sup> Korelin, Tjutjukin (Hg.), *Pervaja revoljucija v Rossii*, S. 294, 299.

<sup>78</sup> Gerald D. Surh, 1905 in St. Petersburg. *Labor, Society, and Revolution*, Stanford 1989, S. 321; Puškareva, *Železnodorožniki*, S. 153.

<sup>79</sup> In Zentralasien wurde z.B. der Transport von Trinkwasser, in Sibirien die Rückführung der demobilisierten Soldaten zugelassen. Korelin, Tjutjukin (Hg.), *Pervaja revoljucija v Rossii*, S. 300.

<sup>80</sup> Korelin, Tjutjukin (Hg.), *Pervaja revoljucija v Rossii*, S. 300.

<sup>81</sup> Korelin, Tjutjukin (Hg.), *Pervaja revoljucija v Rossii*, S. 297; Surh, 1905 in St. Petersburg, S. 322.

<sup>82</sup> Löwe, *Die Arbeiter*, S. 359.

<sup>83</sup> Anan'ič; Ganelin, Sergej Jul'evič Vitte i ego vremja, S. 217.

Am 14. Oktober schlossen die Moskauer Geschäfte, die Wasser- und Elektrizitätsversorgung brach zusammen. In Petersburg stellten alle höheren Lehranstalten, die Apotheken, Postämter, Druckereien, Geschäfte und sogar die Staatsbank ihre Arbeit ein. In der Hauptstadt verstummten die Telefonleitungen, nach dem Kappen der Stromversorgung versank die Zarenresidenz in Kerzenschein. Nach dem Streik der Drucker kam auch die Produktion der Zeitungen zum Erliegen. Am 15. Oktober erschienen von allen Petersburger Zeitungen nur noch der *Regierungsbote* (*Pravitel'stvennyj vestnik*) und die *Neuigkeiten der Petersburger Stadtregierung* (*Vedomosti Peterburgskogo Gradonačal'stva*).<sup>84</sup> Am 16. Oktober schrieb die Zeitung *Russkoe Slovo*: „Moskau ist zur Zeit eine von der ganzen Welt abgeschnittene Stadt: die Verbindungen der Eisenbahn, der Telegrafie und des Telefons sind unterbrochen. Die Stadt ist ohne Trinkwasserversorgung und Beleuchtung. Die Preise für Gegenstände des täglichen Bedarfs steigen. Die Produktion in den Fabriken ist zum Stillstand gekommen, der Handel nimmt ab, das Telefon funktioniert nicht mehr. Auf den Straßen kommt es zu Zusammenstößen und zu Gewalttaten von Hooligans.“<sup>85</sup>

Das gewiss eindrucksvollste Merkmal der Oktoberbewegung war die Mobilisierung von über 1,6 Millionen Arbeitern und die Geschlossenheit der antizaristischen Front, die auch liberale Kräfte aus den *zemstva*, der Partei der Kadetten und selbst private Arbeitgeber sowie städtische Selbstverwaltungen einschloss. Innerhalb weniger Tage wurde die Regierung in die Knie gezwungen. „Das Manifest vom 17. Oktober 1905 bedeutete einen großen Sieg der Opposition.“<sup>86</sup> Erstmals in der Geschichte Russlands versprach ein Autokrat seinem Volk die Einführung von Grundrechten, die Einberufung einer Volksvertretung und das allgemeine Wahlrecht. Entscheidenden Anteil an diesem Erfolg hatten die Drucker und Eisenbahner, deren Einfluss besonders groß war, weil sie die „Nervenstränge einer modernen Gesellschaft blockieren konnten.“<sup>87</sup>

Maurice Baring, der sich im Herbst 1905 auf der Rückreise aus der Mandschurei ins europäische Russland befand, wurde im Städtchen Kuzneck auf der Strecke zwischen Samara und Penza vom Streik der Eisenbahner überrascht. Der Journalist reiste im Luxuszug der Transsibirischen Eisenbahn in einer Gesellschaft von russischen Offizieren, deutschen Kaufleuten und amerikanischen Unternehmern. Bereits in Samara an der Wolga wurden die Passagiere vom Zugbegleiter über die unangenehmen Zwischenfälle auf der Strecke informiert. Am Bahnhof von Kuzneck war dann die Reise zunächst zu Ende.<sup>88</sup> Keiner der Passagiere realisierte zunächst, wie lange Unterbrechung dauern würde. Wie dies damals in Situationen dieser Art üblich war, sandten die aufgebrachten Reisenden vom Bahnhof in Kuzneck erst einmal ein Telegramm nach St. Petersburg an

<sup>84</sup> Korelin, Tjutjukin (Hg.), *Pervaja revoljucija v Rossii*, S. 298.

<sup>85</sup> Zit. nach: Korelin, Tjutjukin (Hg.), *Pervaja revoljucija v Rossii*, S. 296.

<sup>86</sup> Löwe, *Die Arbeiter*, S. 360. Zur detaillierten Vorgeschichte der Verkündung des Oktobermanifestes vgl. Anan'ič; Ganelin, Sergej Jul'evič Vitte i ego vremja, S. 204-228.

<sup>87</sup> Löwe, *Die Arbeiter*, S. 359. Vgl. dazu auch Frithjof Benjamin Schenk: *Imperiale Raumschließung. Die Beherrschung der russischen Weite*, in: *Osteuropa* 3/2005, S. 33-45, hier: S. 44-45.

<sup>88</sup> Baring, *A Year in Russia*, S. 22.

den Verkehrsminister persönlich.<sup>89</sup> In ihrem Schreiben bat die illustre Gesellschaft Graf Michail Chilkov, er solle sich an die Autoritäten vor Ort wenden und für die Weiterfahrt des Zuges sorgen. Die Passagiere warteten vergeblich sowohl auf eine Antwort aus St. Petersburg als auch auf die zügige Fortsetzung ihrer Reise.

Die Empörung unter der Reisenden war groß. Einer schlug vor, man möge das Portrait des Verkehrsministers im Salonwagen des Zuges mit dem Gesicht zur Wand hängen. Ein anderer schimpfte über die ungeheuerlichen Zustände (*bezobrazie*) auf der russischen Eisenbahn. Man vertrieb sich die Zeit mit Klavierspiel im Speisewagen des Luxuszuges und Spaziergängen in der Stadt. Die von Ungeduld getriebenen amerikanischen Geschäftsleute mieteten sich in Kuzneck eine Droschke, die sie zurück nach Samara bringen sollte. Von dort wollten sie ihre Reise auf der Wolga mit dem Schiff fortsetzen. Nach vier Tagen des Wartens nahm die verbliebene Reisegesellschaft ihr Schicksal selbst in die Hand. Es fand sich ein Lokführer, der bereit war, trotz des Streiks einen Zug in die nächste größere Stadt zu fahren. Von dort schlug sich Baring mit weiteren Zwischenhalten u.a. in Wagen dritter Klasse bis nach Moskau durch. Dort angekommen erfuhr der britische Journalist von der Verkündung des Oktobermanifestes, das er voller Begeisterung als die russische „Magna Charta“ bezeichnete. Bereits Baring betrachtete diesen großen Schritt nicht zuletzt auch als einen Erfolg der russischen Eisenbahner. In seinem Erlebnisbericht hielt er fest: „the railway and other officials had obtained the same concessions from the Government as the Barons had won from king John seven hundred years ago.“<sup>90</sup>

Interessante Einblicke in die Bedeutung des Eisenbahnerstreiks für die Vorgeschichte des Oktobermanifestes bieten auch die Tagebücher von Nikolaus II. Am 7. Oktober 1905, als der Verkehr auf den ersten Strecken der Bahnen Russlands zum Stillstand kam, notierte der letzte russländische Kaiser: „Um [halb neun] ging ich mit Drenteln zur Jagd hinter Wastolowo. Das Wetter war kalt, es schneite, und der Schnee blieb liegen. Nichtsdestoweniger war die Treibjagd munter und erfolgreich. Es wurden geschossen insgesamt 326 Stück [...] Von mir: ein Fasan, ein Auerhahn, zwölf Birkhähne, zwei Waldschnepfen, drei graue Feldhühner, vier graue Hasen und zwölf weiße Hasen - insgesamt 35 Stück. Kam nach Hause um [Viertel nach fünf]. Empfang: Fürst Chilkow. Zum Diner waren wir bei Alex und Tante Eugenie. Spielte Billard mit dem Marquieur des Jachtklubs. Eine Partie von vier gewonnen.“

Die Audienz, die Nikolaus an diesem Tag Verkehrsminister Chilkov gewährte, gibt Anlass zur Vermutung, dass der Jagd versessene Zar an diesem Tag über die sich abzeichnende Krise auf der Eisenbahn informiert wurde. In seinem Tagebuch findet sich

<sup>89</sup> Im Russländischen Staatlichen Historischen Archiv finden sich zahlreiche Beschwerdetelegramme, die diese Praxis dokumentieren, so z.B. für das Jahr 1909. Vgl. RGIA f. 273 (Upravlenie železnych dorog Ministerstva Putej Soobščeniija (1899-1917)), op. 10, č. 1 (Ėkspluatacionnyj otdel, I-IV deloproizvodstvo, čast' dvizenija, mobilizacionnaja čast'), ed. chr. 267 (Po žalobam raznych lic na upravljenija železnych dorog (1909)), ll. 11, 23, 36, 57.

<sup>90</sup> Baring, *A Year in Russia*, S. 26.

darüber jedoch nichts. Fünf Tage später, am 12. Oktober konnte auch Nikolaus II., der sein ungestörtes Leben in privater Abgeschiedenheit so liebte, die drohende Gefahr für die Autokratie nicht mehr ignorieren. In seinem Tagebuch hielt er fest: „Die Eisenbahnerstreiks, die um Moskau begannen, haben Petersburg erreicht, und heute ist der Verkehr auf der Baltischen [Bahn] stillgelegt. Manuchin und die Herren, die zur Audienz fahren, konnten kaum Peterhof erreichen. Um den Verkehr aufrechtzuerhalten, kursieren zweimal täglich die Schiffe ‚Desornyj‘ und ‚Raswjedščik‘. Schöne Zeiten [*milje vremena*]. Infolge des verspäteten Empfanges frühstückten wir erst um 2 Uhr.“<sup>91</sup> Der sich ausbreitende Generalstreik zwang Nikolaus bekanntermaßen nicht nur dazu, sein Frühstück am 12. Oktober zu verlegen. Fünf Tage später besiegelte er mit seiner Unterschrift unter dem Oktobermanifest das Ende der uneingeschränkten Selbstherrschaft in Russland.

Die Bedeutung der Eisenbahn in der ersten russischen Revolution lässt sich jedoch nicht allein auf die Beteiligung der Arbeiter und Angestellten von Eisenbahn und Telegraph während des Generalstreiks im Oktober reduzieren. Das neue Verkehrsmittel war darüber hinaus ein wichtiges Kommunikationsmedium des landesweiten Aufstandes. Wie schon während des russisch-japanischen Krieges verbreiteten sich entlang der Schienenstränge Gerüchte und Informationen wie Lauffeuer. Schon Leo Trotzki hatte die Funktion der Eisenbahn im revolutionären Kampf erkannt. Für ihn waren die Schienenstränge „the channels along which the strike epidemic spreads“.<sup>92</sup> Diese Diagnose bewahrheitete sich in den turbulenten Monaten des Jahres 1905.

Seit den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts stellten die russischen Eisenbahnlinien und Bahnhöfe in zunehmendem Maße das Verbindungsglied zwischen dem russischen Dorf auf der einen und dem russischen Staat auf der anderen Seite dar. Die Eisenbahn symbolisierte sowohl den Anschluss an die Welt als auch die Integration des Dorfes in das Imperium. Für Wanderarbeiter und bäuerliche Bittsteller war sie die Verbindungsachse vom Dorf in die Städte und in die politischen Zentren. Der Stillstand des Eisenbahnverkehrs im Oktober 1905 wirkte auf die ländliche Bevölkerung wie ein Schock. Bauern, die kaum glauben konnten, was geschah, versammelten sich in großer Zahl an den Bahnhöfen, schnappten dort gierig nach Informationen, Flugblättern und Zeitungen und hörten den kämpferischen Reden der Eisenbahner und ihrer Delegierten zu.<sup>93</sup> So sorgte das wachsende Schienennetz auch für eine Anbindung der ländlichen Peripherie an die revolutionären Entwicklungen in den städtischen Zentren.

<sup>91</sup> Dnevnik Imperatora Nikolaja II., hg. v. K.F. Šacillo, Moskva 1991, S. 283-284. Dt. Übersetzung zit. nach: Das Tagebuch des letzten Zaren. Von 1890 bis zum Fall. Nach den unveröffentlichten russischen Handschriften herausgegeben. Mit einer Einleitung von Prof. S. Melgunoff, Berlin 1923, S. 263-264. Vgl. dazu auch: Vitte, *Vospominanija*, Bd. 1, S. 495; Andrew M. Verner, *The Crisis of Russian Autocracy. Nicolas II. and the 1905 Revolution*, Princeton 1990.

<sup>92</sup> Zit. in englischer Übersetzung nach: Reichman, *Railwaymen and Revolution*, S. 6.

<sup>93</sup> Shanin, *Russia, 1905-1907. Revolution as a Moment of Truth*, S. 92. Shanin bezieht sich insbes. auf: A. Studencov, *Saratovskoe krest'janskoe vosstanie 1905 goda*, Penza 1926, S. 3-8.

Die erste russische Revolution von 1905 fand im temporären Erfolg des Oktobermanifestes nicht ihr Ende. Auf die Verkündung des Zaren, dem Volk Grundrechte zu garantieren und eine Volksvertretung wählen zu lassen, folgten die Moskauer Unruhen im Dezember, die blutige Wiederherstellung von Recht und Ordnung Anfang 1906 und die ernüchternden Jahre der ersten konstitutionellen Ära der Geschichte Russlands. Insbesondere bei der Niederschlagung der Revolution durch die reaktionären Kräfte spielte auch die Eisenbahn wieder eine wichtige Rolle. Diesmal jedoch nicht mehr als Faustpfand in den Händen der Aufständischen, sondern als Instrument der Macht, das den Transport von loyalen Truppen in revoltierende Regionen ermöglichte.

Besonders gut lässt sich dies in den Regionen des östlichen Sibiriens beobachten, wo es Ende 1905 zu einem „most extensive breakdown of authority“ gekommen war.<sup>94</sup> Auch auf den Strecken der Transsibirischen Eisenbahn kam der Verkehr im Oktober 1905 zum Stillstand. Am 17. Oktober besetzten Aufständische den Telegrafen in Krasnojarsk. Gut einen Monat später waren alle Kommunikationsmittel östlich der Stadt in den Händen der Streikkomitees. Die Situation in Sibirien unterschied sich in mehrerer Hinsicht von jener im europäischen Russland. Der Bau der Transsibirischen Eisenbahn hatte in den 1890er Jahren zu einem massiven Zuzug von bäuerlichen Arbeitern in die östlichen Landesteile geführt, die zu Zigtausenden in den Depots und Werkstätten der einzelnen Bahngesellschaften beschäftigt waren.<sup>95</sup> Die hohe Konzentration von Arbeitern an wenigen Orten, die relativ harten Lebens- und Arbeitsbedingungen in Sibirien, die schwache Präsenz von Polizei und Ordnungskräften in den Betrieben; all dies schuf einen idealen Nährboden für revolutionäre Kräfte in der Region.<sup>96</sup> Hinzu kam, dass im Sommer 1905 nach dem Friedensschluss von Portsmouth ca. eine Million russische Soldaten im Fernen Osten auf ihre Demobilisierung und Heimkehr in das europäische Russland warteten.<sup>97</sup> Die Unzufriedenheit der Arbeiter und die Demoralisierung der Soldaten nach der Niederlage führten Ende 1905 bzw. Anfang 1906 erstmals in der Geschichte Russlands zu Solidarisierungen und Verbrüderungen beider Gruppen, die später insbesondere die revolutionären Ereignisse im Jahre 1917 prägen sollten. Zu Hochburgen der Revolution entwickelten sich im Jahre 1905 die sibirischen Städte Čita und Krasnojarsk, wo lokale Sowjets und Streikkomitees Anfang Dezember revolutionäre Republiken ausriefen. Der Gegenschlag der Regierung ließ jedoch nicht lange auf sich warten. Zwischen 23. De-

<sup>94</sup> Henry Reichman, *The 1905 Revolution on the Siberian Railroad*, in: *Russian Review* 47 (1988), S. 25-48, hier: S. 25.

<sup>95</sup> Arbeiterschaft 1905: Sibirische Eisenbahn (Strecke Čeljabinsk-Irkutsk): 57.881 Arbeiter; Transbaikalinie (Baikalsee-Grenze Mandschurei): 35.667 Arbeiter. Zahlen nach: Reichman, *The 1905 Revolution*, S. 27.

<sup>96</sup> Reichman, *The 1905 Revolution*, S. 31. 1898 kam es zu einem ersten größeren Streik in Omsk. 1899 etablierten sich in Irkutsk erste organisatorische Strukturen der Sozialdemokratie. Nach dem Ausbruch des russisch-japanischen Kriegs im Frühjahr 1904 sandten Sibirische Sozialdemokraten Agitatoren von Bahnhof zu Bahnhof, um zum Generalstreik und gegen die Mobilisierung aufzurufen. Nach dem „Blutsonntag“ fand am 18. Januar die bislang größte Demonstration der Stadtgeschichte in Tomsk statt. V.a. ökonomische Forderungen, wie z.B. nach dem 8-Stunden-Tag, nach höheren Löhnen und Wohnungszuschlägen trieben die Menschen auf die Straße.

<sup>97</sup> Westwood, *Russia Against Japan*, S. 162.

zember 1905 und 3. Januar 1906 stellten zwei regierungstreue Regimenter in Krasnojarsk die alte Ordnung wieder her. Die restlichen Aufständischen fielen den Strafexpeditionen unter den Generälen Baron Aleksandr Meller-Zakomel'skij und Pavel von Rennenkampf zum Opfer, die ausgehend von Moskau im Westen und Harbin im Osten in der ersten Januarhälfte die Sibirische Bahn zurückeroberten und unter Kriegsrecht stellten. Auch die Eisenbahnlinie, die sowohl für die Vorgeschichte des russisch-japanischen Krieges als auch für den Verlauf der ersten russischen Revolution eine so wichtige Rolle gespielt hatte, blieb bis ins Jahr 1908 unter strenger militärischer Kontrolle.<sup>98</sup>

### 5. Schluss

Angesichts der großen Anzahl neuerer Arbeiten und Publikationen sowohl zur Geschichte des russisch-japanischen Krieges als auch zu Genese und Verlauf der Revolution von 1905 scheinen beide Themenkomplexe hinlänglich erforscht und bearbeitet. Die Frage nach dem inneren Zusammenhang von Krieg und Revolution eröffnet jedoch nach wie vor interessante Möglichkeiten für weiterführende Überlegungen. Im Rahmen dieses Artikels wurde versucht, beide Ereigniskomplexe aus der Perspektive der Verkehrs- und Kommunikationsgeschichte gemeinsam zu betrachten und sie so in den Kontext der Geschichte der Modernisierung der Infrastruktur im Russländischen Reich am Ende des langen 19. Jahrhunderts einzuordnen. Gerade der Blick von dieser Warte aus eröffnet interessante Einblicke in den Zusammenhang von innen- und außenpolitischer Entwicklung und sensibilisiert für die Frage nach den politischen, sozialen und kulturellen Implikationen der fortschreitenden Vernetzung eines Landes durch neue Verkehrs- und Kommunikationsnetze. Natürlich führte weder der Bau der Transsibirischen bzw. der Ostchinesischen Bahn direkt in den russisch-japanischen Krieg, noch hing der Ausbruch und partielle Erfolg der ersten russischen Revolution im Jahre 1905 direkt von der vorherigen Vernetzung des Landes durch die Eisenbahn ab. Allerdings, so das zentrale Argument, sind beide Ereigniskomplexe ohne die Berücksichtigung der entsprechenden kommunikationsgeschichtlichen Dimension nur in eingeschränktem Maße zu verstehen.

<sup>98</sup> Reichman, *The 1905 Revolution*, S. 46-47.